

Liebe Mitstreiter und Engagierte im Projekt ISDN, liebe Interessierte,

dies ist der letzte Newsletter zum Ende der dreijährigen Projektlaufzeit, die offiziell zum 30. Juni 2024 endete. Die Arbeit an den Projektinhalten geht jedoch weiter und wirkt im Idealfall noch langfristig in der wissenschaftlichen Forschung und bei der Umsetzung konkreter Vorhaben in der kommunalen Praxis.

Auf den folgenden Seiten blicken wir zurück auf die Ereignisse und Themen der letzten Wochen:

- Projektabschluss Forschungsprojekt ISDN
- Fachkonferenz der BMBF-Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“ und „REGION.innovativ – Kreislaufwirtschaft“
- Reflexionsworkshop „Bahnhofsumfeldentwicklung“
- Reflexionsworkshop „Kommunale Raumordnung“
- Reflexionsworkshop „Kommunale Demokratie und Entscheidungsfähigkeiten“

Projektabschluss Forschungsprojekt ISDN

Am Montag, den 10.06.2024 wurde der Abschluss des Forschungsprojektes ISDN im frisch restaurierten Bahnhofsgebäude „Station Schmölln“ gefeiert.

Eingeleitet wurde die Veranstaltung durch zwei Grußworte. Prof. Dr.-Ing. Uwe Altrock, Dekan des Fachbereichs Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung der Universität Kassel zeigte auf, dass das Forschungsprojekt ISDN vor allem durch seinen transdisziplinären Ansatz, bei dem Wissenschaft und Praxis gemeinsam an den Transformationsherausforderungen arbeiten, Innovationen gefördert hat. Die Arbeit in Reallaboren und Workshops führte zwar nicht zu unmittelbar sichtbaren Umsetzungen, stärkte jedoch die Strategiefähigkeit der Stadt. Es wurde ein Leitfaden erarbeitet, der aufzeigt, wo in den nächsten Jahren angesetzt werden muss, um eine erfolgreiche Stadtentwicklung mit nachhaltigem Anspruch zu betreiben.

Katarina Schenk, Staatssekretärin im Ministerium für Inneres und Kommunales, machte deutlich, dass die Ergebnisse nicht nur für Schmölln von Interesse sind, sondern auch auf andere Kleinstädte übertragen werden können. Sie plädierte dafür, dass Kommunen auch über den eigenen „Tellerrand“ hinausschauen, um sich nachhaltig zu entwickeln, Daseinsvorsorgeeinrichtungen zu sichern und eine leistungsstarke Verwaltung zu erhalten. Gerade die Gebietsreform erfordert, dass neue Strukturen geschaffen werden, damit Stadt und Land, Kleinstadt und dörfliche Strukturen dauerhaft und nachhaltig zusammenwachsen.



Staatssekretärin Katharina Schenk, Prof. Dr.-Ing- Uwe Altrock und Kristian Blum im Gespräch mit Moderatorin Blanka Weber

Bei der Vorstellung der Erkenntnisse des Forschungsprojektes konzentrierte sich Dr. Arvid Krüger auf die wissenschaftlichen Ergebnisse, während Schmöllns Bürgermeister Sven Schrade die kommunalen Ergebnisse präsentierte. Es wurde auf die vergangenen drei Jahre mit Analyse, dezentralem Reallabor und Ausarbeitung zurückgeblickt. Dabei wurde deutlich, dass die kommunale Ebene und die Landkreisebene viel stärker mit den Strukturen auf Landesebene zu verzahnen sind. Um Stadtentwicklungsprozesse voranzutreiben, muss stärker in einzelnen Bauprojekten gedacht werden und Planungen sollten stärker auch an linearen Strukturen ausgerichtet werden.

Bürgermeister Sven Schrade verwies darauf, dass eine Herausforderung des Projektes darin bestand, die Erwartungen der Wissenschaft und der Kommune zusammenzubringen. Dennoch konnten im Rahmen des Forschungsprojektes konkrete Projektideen entwickelt und Umsetzungsschritte erarbeitet werden. Neben der Umsetzung eines Pop-Up-Radweges wurde auch die mögliche Gestaltung des Bahnhofsumfeldes in Gößnitz betrachtet. Darüber hinaus wurden neue Netzwerke angeregt, um die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen zu erleichtern.

In einer kurzen Fragerunde mit Prof. Dr.-Ing. Uwe Altrock, Staatssekretärin Katarina Schenk und Kristian Blum, dem Geschäftsführer der Wohnungsverwaltung Schmölln GmbH wurden die Ergebnisse des Forschungsprojektes noch einmal reflektiert. Insbesondere wurde herausgestellt, dass nachhaltige Stadtentwicklung nur schrittweise und gemeinsam mit der Stadtgesellschaft umgesetzt werden kann, dass Zuversicht und Hartnäckigkeit notwendig sind und dass den Kommunen Experimentierspielräume bereitgestellt werden sollten, um innovative Lösungen für die Transformationsherausforderungen zu finden.

Abgerundet wurde die Veranstaltung durch einen Auftritt des Gößnitzer Kabarets „Nörgelsäcke“. Humorvoll stellten Annemarie Schmidt und Carsten Heyn verschiedene Szenen dar, die aufzeigten, vor welchen Herausforderungen Kommunen bei der Sicherung der Daseinsvorsorge stehen.

Fachkonferenz der BMBF-Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“ und „REGION.innovativ – Kreislaufwirtschaft“



Im Industrieambiente der „Alten Papierfabrik“ stellt Sven Schrade die Ergebnisse vor.

Am 23. und 24. April 2024 nahm das ISDN-Forschungsprojekt, vertreten durch die Bürgermeister der Städte Schmölln und Gößnitz sowie wissenschaftliche Vertreter der Universität Kassel, an der Fachkonferenz der BMBF-Fördermaßnahmen "Kommunen innovativ" und "REGION.innovativ – Kreislaufwirtschaft" in Wuppertal teil. Die Konferenz fand unter dem Titel "Innovative Kommunen und Regionen - Konzepte, Arbeitshilfen und Werkzeuge" statt.

Ziel der Fachkonferenz 2024 war es, die Erkenntnisse und Erfahrungen aus mehrjähriger gemeinsamer Forschung, Entwicklung und Umsetzung einer breiten kommunalen und wissenschaftlichen Öffentlichkeit vorzustellen und zu diskutieren. Im Fokus stand der Austausch der

Ergebnisse sowie die gemeinsame Reflexion ihrer Übertragbarkeit sowie der Anpassungsbedarfe bestehender Rahmenbedingungen.

ISDN und weitere Verbundprojekte der BMBF-Fördermaßnahmen „Kommunen innovativ“ und „REGION.innovativ - Kreislaufwirtschaft“ haben in den zurückliegenden drei Jahren vielfältige Strategien, Konzepte und Instrumente entwickelt und erprobt, die zur „Zukunftsfähigkeit“ von Kommunen und Regionen beitragen. Diese Ansätze für eine nachhaltige kommunale Entwicklung sowie zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in vitalen Städten, Gemeinden und Regionen wurden auf der Fachkonferenz vorgestellt, diskutiert und sollen Kommunen und Regionen, die sich im strukturellen Wandel befinden, ermutigen, neue Wege einer innovativen Kommunal- und Regionalentwicklung zu erproben.

Reflexionsworkshop „Bahnhofsumfeldentwicklung“

Der erste Workshop in der abschließenden Reihe der akademischen Reflexion des Projekts fand gemeinsam mit der Brandenburgisch-Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) statt, zu der das ISDN-Projekt immer einen guten Draht hatte (z.B. innerhalb des dort ein paar Jahre geförderten Netzwerks Hochschulcampus Kleinstadtforschung). Dass Brandenburg und Thüringen ähnliche Rahmenbedingungen als ostdeutsche Bundesländer besitzen und beide von Klein- und Mittelstädten in peripheren Lagen geprägt sind, muss nicht extra betont werden.

Vorgelegt wurden im Workshop daher nicht nur einige Ergebnisse aus ISDN, sondern auch von Cross-InnoNet. Hier geht es um die grenzüberschreitende Daseinsvorsorge entlang der ausgebauten Bahnstrecke Berlin-Szczecin, deren grenzüberschreitender Abschnitt sich gerade im Bau befindet. Thematisch beschäftigt sich das Forschungsprojekt besonders mit den Bereichen Gesundheit und Mobilität und ist am dortigen Fachgebiet Regionalplanung angesiedelt. Gößnitz durfte sich also mit Angermünde vergleichen (lassen). Natürlich gibt's da weder Sieger noch unentschieden; der Austausch dient dazu, die unterschiedlichen Forschungsperspektiven z. B. aus der Stadterneuerung (hier: Uni Kassel) oder der Regionalplanung (hier: BTU) zu diskutieren. Immer wieder wurde auf allen drei Reflexionsworkshops betont, wie wichtig dieser informelle Dialog zwischen Forschenden ist, für den in Projekten wie ISDN oder Cross-InnoNet dann eben auch Platz gefunden werden kann – und die Videokonferenzsoftware auch gut nutzbar ist. Besonderer Dank geht an Martin Reents für die Moderation des Workshops und Leonard Weiß für die gemeinsame Vorbereitung, beides Mitarbeiter in dem genannten Fachgebiet der BTU.

Knotenpunkt Angermünde

Im Projekt „Cross-InnoNet“ schauen wir aus regionaler Perspektive auf den Streckenausbau Berlin–Eberswalde–Angermünde–Szczecin. Dabei suchen wir nach Kooperationen und Ideen zur Vernetzung der Daseinsvorsorgebereiche Mobilität und Gesundheit im deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Der Online-Workshop im Mai war Anlass, den Knotenpunkt Angermünde in einem kleineren Maßstab zu betrachten. Für das Mittelzentrum erwarten wir ab 2026 Impulse durch den Streckenausbau – mit dann verkürzten Reisezeiten zwischen der Bundeshauptstadt und der polnischen Hafenmetropole Szczecin, dichterem Takt und neuen Direktverbindungen.



Für Angermünde können wir aus Erhebungen zum Mobilitätsverhalten ableiten, dass die integrierte Lage und fußläufige Erreichbarkeit im Nutzungsverhalten deutlich werden und der regionale Einzugsbereich durch zurückgelegte Distanzen zur Haltestelle im PKW und Bus sichtbar ist. Auch wurde festgestellt, dass der ÖPNV trotz Schienenersatzverkehr und Verbesserungsbedarf im grenzüberschreitenden Kontext für den Zugang zu medizinischen Angeboten in der Region von Bedeutung ist. In der Altersgruppe über 65 gab etwa ein Viertel der Reisenden im Angermünder Bahnhofsumfeld an, einen Weg zu medizinischen Angeboten zurückzulegen. Mit den angestoßenen Entwicklungen des Pilotprojekts „Modulares Fahrradparken“ und dem geplanten Medizinischen Versorgungszentrum in unmittelbarer Bahnhofsnähe stellt sich die Frage, welche Rolle die Planung im kommunalen und regionalen Kontext spielen muss, um den Prozess zu begleiten und den Impuls des Streckenausbaus aufzunehmen.

Neben Pull-Faktoren für die ländliche Mobilitätswende, um die Normativität des PKW und das „Bahnsteigdenken“ zu überwinden, stehen Instrumente zur Stärkung und Bündelung von Angeboten der Daseinsvorsorge entlang der Haltepunkte im Fokus. Ein Transit-Oriented Development im ländlichen Kontext für Dienstleistungen braucht ein breites Bündnis aus kommunalen Akteuren, Anbietern und Zivilgesellschaft, um die Knotenfunktion des Mittelzentrums Angermünde weiter zu stärken und die ländlichen Haltepunkte zu Kristallisationspunkten der Daseinsvorsorge zu entwickeln. Nicht nur die Strecke nach Szczecin, sondern auch die Verbindungen in Richtung Prenzlau und Schwedt/Oder, die an die Achse Berlin-Eberswalde-Angermünde anknüpfen, brauchen eine Untersetzung durch regionale, interkommunale und interdisziplinäre Governance-Strukturen, um Entwicklungschancen zu heben und zukunftsfähige Formen der Mobilität in Ergänzung und Komplementär zum Schienenverkehr zu etablieren. Neue Lösungen erfordern neue Kooperationen, beispielsweise mit dem örtlichen Taxigewerbe, örtlichen Pflegediensten und anderen Akteuren und Anbietern von Daseinsvorsorge, die bereits heute in der Region unterwegs sind. Das Denken und Handeln sollte weder am Tellerrand noch an der Bahnsteigkante oder an Gemeinde-, Kreis- oder Landesgrenzen enden.

Diskussion

Es zeigen sich drei Gemeinsamkeiten zwischen Schmölln-Gößnitz und Angermünde.

1. Aktuell findet ein Bahnstreckenausbau statt, Bahnsteige und -zugänge entstehen neu, Zugtaktungen werden verdichtet, neue Züge (MDV-S-Bahn, Expresszüge Berlin-Szczecin) eingesetzt.
2. Es gibt mehrere Bahnhöfe im Gemeinde-(Verbund)-Gebiet, für welche individuelle Lösungen entsprechend ihrer abgestuften Bedeutung gefunden werden müssen. Doch alle Lösungen können davon ausgehen, dass die Bedeutung des jeweiligen Orts steigt – egal ob es „Hauptbahnhof“ wie Angermünde, „Knotenbahnhof“ wie Gößnitz oder „nur“ ein Bahnsteighalt in einer dörflichen Lage wie in Schmölln-Nöbdenitz oder Angermünde-Wilmersdorf an dem Abzweig nach Pasewalk ist.
3. Soziale Infrastrukturfragen aller Art sind ein Ansatz, die Bahnhofsumfelder zu beleben, egal ob als Gesundheitsbahnhof in Nöbdenitz oder als medizinisches Versorgungszentrum direkt am Angermünder Bahnhofplatz.

Die Forschungen im Rahmen beider Projekte identifizierten verschiedene Hemmnisse, die die Entstehung von Kooperationen und die Entwicklung und Umsetzung von Projektideen zur regionalen Wirkung der Schieneninfrastruktur behindern. Das fehlende sektoren- und grenzübergreifende Verständnis bezeichnen wir als „Denken bis zur Bahnsteigkante“. Dieses Phänomen beobachteten wir (in Cottbus) beispielsweise in der Netzwerkanalyse, die mittels Interviews Governance, Kooperationskultur und Perspektiven zur Verbesserung der Versorgung und Verknüpfung von medizinischen Angeboten und ÖPNV untersuchte. Dabei zeigte sich eine starke Abhängigkeit von einzelnen Personen und Projekten, insbesondere im Bereich Mobilität und Gesundheit. Diese Abhängigkeit wurde durch traditionelle sektorale Denkweisen, etablierte Aufgabenverteilungen im

Mehrebenen- und Multisektorensystem sowie durch fehlende Kapazitäten für soziale Innovationen verstärkt. Aus der Perspektive der Stadtentwicklung und Stadterneuerung beobachteten wir (in Kassel) durch das Aufgreifen von Planungsinstrumenten im Rahmen unserer Planspiele, wie schwer es fällt, die im Wortsinne aneinander grenzenden verschiedenen Rechtssysteme des Eisenbahn- und des Baurechts potenzialorientiert gemeinsam zu nutzen, um bei einer gemeinsamen Entwicklungsvorstellung dann auch gemeinsam zu entwickeln. Für erfolgreiche Kooperationen ist die Bereitschaft erforderlich, Denkmuster zu verändern und so auch den motorisierten Individualverkehr als Maß der Erreichbarkeiten zu überwinden.

Hier sind auch aktuelle politische Diskussionen auf nationaler Ebene im Bahnsektor relevant, die Diskussionen im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat um das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) haben noch einmal bestätigt, dass es eine gemeinsame Aufgabe der nationalen Ebene und der kommunalen Ebene ist, die Bahnhöfe als Schauplätze einer gelingenden Verkehrswende zu betrachten. Dabei ist es nie nur der Bahnhof als Eisenbahnanlage selbst, nie nur isoliert der Bahnhofplatz als Eingangstor, nie nur das Bahnhofsviertel als Stadtquartier im Umfeld allein. Und, wenn die nationale Ebene des Bahnhofswesens durch die noch recht neue DB InfraGo repräsentiert wird, dann ist die lokale Ebene des Bahnhofswesens kommunal. Das bedeutet automatisch zweierlei:

1. Die territoriale Ebene ist jene, auf der kommunale Stadtentwicklungspolitik gemacht wird; Gemeinden mit eigener Bauverwaltung oder die kommunale Hierarchie, wo das passiert: Amt, Verwaltungsgemeinschaft etc.
2. Es geht für den kommunalen Anteil nie ohne jene Mittel, die als Bund-Länder-Fördersysteme bereits existieren und auch hier und da diesseits der Bahnhofsgrenze auf Stadtgebiet, also im Bahnhofsviertel eingesetzt werden.

Ausblick

Strukturierter und systematischer hinzubekommen, ist das Finden gemeinsamer räumlicher Entwicklungsvorstellungen für Bahnhof und Bahnhofsumfeld, zusammen durch nationale Ebene (DB Infrago) und kommunaler Ebene, also gemeindlicher Stadtentwicklungspolitik. Die Governance-Systeme, die sowohl Elemente verkehrsplanerischer, regionalplanerischer und städtebaulicher Instrumente beinhalten werden, sind noch in ihrer Fokussierung auf die Verkehrswende insbesondere in kleinstädtisch geprägten Gemeinden auf dem Land und in den suburbanen Umlandgebieten der Metropolen und Regiopolen zu entwickeln.

Das ISDN-Projekt ist nach drei Jahren im Sommer 2024 beendet worden, die Dokumentation der Ergebnisse wird bis zum Herbst abgeschlossen sein. „Cross-InnoNet“ ist Teil des Bündnisses „region4.0“, koordiniert durch die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Maßnahme „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ gefördert. Vorbehaltlich der abschließenden Förderzusage hoffen wir, dass „Cross-InnoNet“ bis 2025 noch zu konkreten Wirkungen und Konzepten für ländliche Bahnhofsumfelder forschen wird. Wir freuen uns daher auf den weiteren Austausch in der Region und wollen die Kooperation zwischen den beiden Hochschulen in diesem Rahmen fortsetzen.

Der Artikel wurde in Co-Autorenschaft mit Leonard Weiß (Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fachgebiet Regionalplanung der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg) erstellt.

Reflexionsworkshop „Kommunale Raumordnung“

Am 13. Juni 2024 fand der zweite Reflexionsworkshop zum Thema „Kommunale Raumordnung“ statt. Ziel war es zu diskutieren, inwiefern die Herausforderungen der Transformation ein Aufgabenfeld für die übergeordnete Regionalplanung sowie die kommunale Bauleitplanung darstellen und wie die Instrumente des Raumordnungsgesetzes und des Baugesetzbuches dabei zusammenwirken können.

Hierzu wurden verschiedene Forschungsergebnisse vorgestellt und anschließend im Hinblick auf das Thema diskutiert. Neben den Erkenntnissen aus dem ISDN-Projekt wurde von Dr. Thomas Terfrüchte, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Raumordnung und Planungstheorie der TU Dortmund, ein Input zu Zentralen Orten und „kommunaler Raumordnung“ gegeben sowie durch Leonard Weiß, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Regionalplanung der BTU Cottbus-Senftenberg, das Forschungsprojekt Cross-InnoNet vorgestellt, welches sich mit lokalen und regionalen Impulsen für die sektorübergreifende Daseinsvorsorge durch den Bahnstreckenausbau Berlin-Szczecin befasst.

Eingeleitet wurde die Diskussion durch Prof. Dr.-Ing. Bernhard Weyrauch, BTU Cottbus-Senftenberg, Fachgebiet Bau- und Planungsrecht, der anregte, dass zur Entwicklung von punkt-axialen Planungen, wie beispielsweise die Planung entlang eines Bahnstrangs, ein gemeinsamer Flächennutzungsplan mehrerer Gemeinden und mit dem Fokus auf bestimmte Themen in Betracht gezogen werden sollte.

In der Diskussion wurde deutlich, dass Flächennutzungspläne derzeit nicht die Steuerungswirkung haben, die sie entfalten könnten und von den Gemeinden, obwohl sie sinnvoll wären, aufgrund der hohen Kosten oft nicht aufgestellt werden. Hier sollte es eine Möglichkeit geben, solche formellen oder informellen Instrumente der Bauleitplanung in Förderlogiken zur Verfügung zu stellen.

Eine weitere Erkenntnis war, dass Transformationsprozesse, damit die Planungen nicht zu träge sind, bei spezifischen Themen eigenständig durch die Kommune ohne Regionalplanung behandelt werden sollten. Ist der Entwicklungswille der Kommune vorhanden, kann die Regionalplanung sich zurückhalten und eine beobachtende und koordinierende Funktion übernehmen. Ist jedoch kein Entwicklungswille vorhanden, so sollte die Regionalplanung die Kommunen anregen, verschiedene Themen aufzugreifen und unterstützend zur Seite stehen.

Der Workshop zeigte, dass ein neuer Umgang mit der Mehrebenenlogik umgesetzt und regionale und kommunale Planung neuinterpretiert werden müssen, um die Transformationsherausforderungen in Siedlungsentwicklung, Infrastrukturplanung und Verkehrsentwicklung anzugehen und auf Infrastrukturveränderungsmaßnahmen auf nationaler und Bundesebene einzugehen.

Reflexionsworkshop „Kommunale Demokratie und Entscheidungsfähigkeiten“

Der letzte Online-Reflexionsworkshop am 4. Juli 2024 beschäftigte sich mit der Frage der demokratischen Verankerung von Infrastrukturprojekten und Anpassungsmaßnahmen im Rahmen der Transformationsherausforderungen. Das ISDN-Projekt untersuchte zwar nicht die lokale Demokratie, sondern Governance-Strukturen. Dennoch wurde das Thema in der gemeinsamen Forschung von Kommune und Universität aufgeworfen und sollte in diesem Workshop in den Fokus gerückt und mit anderen Forschungsprojekten gegenübergestellt werden.

Eingeleitet durch die Vorstellung der Erkenntnisse des ISDN-Projektes gab anschließend Franziska Lengerer vom Thünen-Institut einen Einblick in den aktuellen Forschungsstand der qualitativen Teilstudie des interkommunalen Kooperationsprojektes „Soziale und politische Konsequenzen räumlicher Ungleichheiten“. In dieser wurde unter anderem der Frage nachgegangen, wie sich die lokale und regionale Situation in der subjektiven Wahrnehmung der Bewohner bezüglich ihrer Zukunftsaussichten widerspiegelt. Anhand von Gruppendiskussionen in zwei ausgewählten ländlichen Gemeinden in

Ostdeutschland zeigte sich, dass die Raumwahrnehmung altersspezifisch und abhängig vom sozio-ökonomischen Status ist.

Ein weiteres Forschungsprojekt wurde von Christian Höcke vom vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. vorgestellt. Im Modellvorhaben „Lokale Demokratie gestalten: Beteiligungspraxis zur Stadtentwicklung in Kleinstädten“ wurden Erkenntnisse gewonnen, wie Bürgerbeteiligung, Mitgestaltung und die Förderung von Teilhabe der Stadtgesellschaft in Kleinstädten funktionieren und unter welchen besonderen Rahmenbedingungen sie stattfinden. Exemplarisch wurden fünf Kleinstadtkommunen in den Blick genommen und unter anderem untersucht, wie die ehrenamtliche Kommunalpolitik auf der Ebene der Ortsteile funktioniert. Es zeigte sich, dass Ortsvorsteher und Ortsräte eine hohe Relevanz für die Interessensvertretung und -wahrnehmung der Ortsteile haben, ihre Zukunftsfähigkeit jedoch aufgrund von Nachbesetzungsproblemen in Frage gestellt wird. Zur Entlastung der Ehrenamtlichen sollten mehr eigene Entscheidungsmöglichkeiten für Ortsräte geschaffen, die Zusammenarbeit mit der Kommune optimiert und der Aufgabenkatalog angepasst werden.

In der gemeinsamen Diskussion wurde noch einmal die wichtige Funktion der Ortsteilräte betont. Als kleinstädtisches Phänomen wurde dabei die Doppelzuständigkeit von Personen herausgestellt. So sind Personen beispielsweise sowohl Mitglied im Gemeinderat, als auch im Ortsteil ehrenamtlich tätig. Dies kann zu unterschiedlichen Interessenwahrnehmungen und Einflussmöglichkeiten, aber auch zu Konflikten führen. Auch das Verhältnis zwischen Kommune und Landkreis in infrastruktureller Hinsicht wurde angesprochen. Es wurde der Wunsch geäußert, dass der Landkreis eine stärkere koordinierende Funktion bei Infrastrukturprojekten übernimmt und Kommunen Netzwerke, wie z. B. die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen, nutzen, um Beratung und Know-how in Fachfragen zu erhalten. Denn gerade in Kleinstädten sind Beteiligungsprozesse oft schwierig und aufwändig, da finanzielle und personelle Ressourcen fehlen, viele Generalisten und keine Spezialisten in der Verwaltung arbeiten und sie oft stark von einzelnen Personen abhängen. Zudem sollte vor der Umsetzung von Projekten eine breite Beteiligung erfolgen, die bewusst verschiedene alters- und sozio-ökonomische Gruppen einbindet, um die vielfältigen Perspektiven aufzuzeigen.

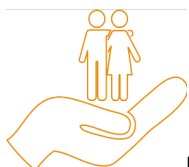
Das Projektleitungsteam

Dr. Arvid Krüger und Lena Knacker seitens der Universität Kassel
Sven Schrade und Susan Biereigel seitens der Stadt Schmölln

Auch auf unserer Internetseite finden Sie aktuelle Informationen und Kontaktdaten:

<https://neu.schmoelln.de/wirtschaft-und-bauen/stadtentwicklung/konzepte-und-projekte/isdn>

Schmölln, 24. Juli 2024



Daseinsvorsorge

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Forschung für Nachhaltigkeit



Nachhaltigkeit

Seite 7 von 7